AL PARLAMENTO NAZIONALE ITALIANO

IN SOSTEGNO

DELLA CONCESS. TALABOT

AL

PARLAMENTO NAZIONALE ITALIANO

IN SOSTEGNO

DELLA CONCESSIONE TALABOT

Finora si è sostenuto che il cessato governo non volesse le vie ferrate.

Ora con la petizione avverso la Concessione Talabot, si tenta dimostrare, che è il paese, che non le vuole.

Se noi prendiamo la penna in sostegno della concessione Talabot, lo facciamo unicamente per giustificare il popolo napolitano dall'ingiusta accusa.

Nelle attuali condizioni dell'Europa, avversare la concessione Talabot, è il protestare contro le vie ferrate; è un rimandare ad un futuro indeterminato e remotissimo l'attuazione di un mezzo potente di civiltà e di ricchezza — E' un opera di cattivo cittadino.

Dopo questa breve protesta passiamo ad esaminare gli argomenti che si leggono nella petizione in discorso.

1. Si è detto essersi dal governo concedute al sig. Talabot le linee più facili, più fruttifere, e meno dispendiose, riserbando al governo le altre che si reputano più difficili, e più dispendiose.

Noi comprenderemmo la forza di questo argomento in tesi generali, qualora il governo avesse stabilito col sig. Talabot un prezzo determinato per ciascun miglio di strada, e quando nello stabilire anche un prezzo determinato, avesse tenuto presente la media coacervata del costo di tutte le vie di ferro possibili nell'ex reame di Napoli, e non già la media coacervata della sola linea conceduta.

Col contratto del 24 agosto 1860, il cessato governo concedeva al sig. de Lahante l'istessa linea ora conceduta al sig. Talabot, pel prezzo a cottimo di duc. 135m. a miglio — Questa cifra non indicava certamente la spesa media coacervata della linea delle Puglie e delle Calabrie, o delle altre più difficili contrade dell'ex regno; ma solamente la media della spesa necessaria alla sola li-

nea delle Puglie, tenute presenti le difficoltà diverse dei tratti in pianura e dei tratti a traverso i monti.

Se dopo quella concessione un'altra fosse fatta per contrade più o meno difficili, il prezzo avrebbe potuto esserne maggiore o minore; e solamente avrebbe potuto stabilirsi un prezzo esprimente la media di tutti i tratti difficili e di tutti i tratti facili, quando l'intera rete di tutte le vie ferrate, di cui queste provincie napolitane possono essere dotate, fosse stata conceduta ad una stessa compagnia d'intraprenditori.

Ma nella specie il governo non ha convenuto col sig. Talabot alcun prezzo fisso, e determinato; egli in vece ha detto, io vi garentirò un minimum d'interesse ed un fondo di ammortamento sulla spesa effettiva che voi farete.

Che la linea dunque conceduta al sig. Talabot sia facile o difficile; poco o molto dispendiosa, che monta?

Che sia la più facile e la meno dispendiosa di tutte le altre, che importa? Il Governo non garentirà l'interesse ed il rim' orso del capitale che sulla cifra effettiva della spesa.

Se le strade ferrate Calabrie e Sicule sono più difficili e più dispendiose, ciò vuol dire che il governo per queste ultime sarà costretto a garentire l'interesse ed il rimborso di un maggiore capitale.

Ma che le due concessioni sieno unite o distinte; che il concessionario, o concessionari si chiamino Talabot, de Lahante, o Adami e Lemme, potrà mai sottrarsi il governo a garentire l'interesse ed il rimborso di un capitale minore di quello che è necessario a costruirle?

2. Gli Scrittori della petizione si dolgono che la concessione della linea di Puglia sia stata data agli stranieri, e deplorano che non siano stati preferiti i nazionali.

E' questo un argomento a cui si ricorre sempre per ottenere la popolarità; è un argomento fatto per passionare le quistioni — Coloro che lo adducono non sono in buona fede — Essi sanno che è un argomento più specioso che solido.

E prima di tutto l'industria ed il capitale non hanno patria; l'Europa industriale è una sola famiglia, come la repubblica delle lettere.

A Londra, a Parigi, ed in tutti i grandi centri dell'industria e del commercio, rifluiscono tutti gli agenti produttivi che il mondo intero offre, e si formano quelle grandi associazioni industriali, che dopo aver mutate le condizioni dell'Europa barbara del medio evo, si accingono ora a spargere i semi della nuova civiltà moderna, nelle antiche e recondite regioni dell'Asia.

E' su quei vasti mercati del credito pubblico, su quei centri dell'attività umana dei capitali e della pratica dei grandi affari, che gli stati possono contrattare i prestiti, che lo spirito di colonizzazione può trovare i mezzi necessari a popolare l'Australia e la California, popolarla di una popolazione di uomini industriosi forniti dei mezzi necessari a rendere possibile il loro lavoro, per ricavarne l'oro e tutti gli altri preziosi prodotti, che vengono ad accrescere la ricchezza Europea, e la sua illimitata potenza industriale.

Non siamo noi Europei? non siamo noi parte di questa grande famiglia la cui storia è la storia della terra? i cui fasti sono i fasti della umanità? Non possiamo noi partecipare a tutti gli utili di queste grandi intraprese coi nostri capitali? non ne partecipiamo implicitamente col nostro lavoro?

Quale speranza potremmo noi nutrire di menare a termine la vasta impresa delle nostre vie ferrate senza il concorso dei capitali Europei? Tutti gli uomini di buona fede, tutti gli uomini il cui giudizio non è fuorviato da un basso interesse personale, e da uno spirito sistematico di opposizione confesseranno che sarebbe un'opera vana attendere l'attuazione delle vie ferrate coi soli mezzi del paese, come sarebbe un principio ed un elemento disgregante e retrogrado l'elevarsi contro quel vincolo di solidarietà e di associazione a cui l'Europa deve la sua civiltà, e l'altissimo grado di progresso cui è giunta.

Imperciocchè chi dice Talabot, Galiera, Blount, Salamanca, Buddicom ec.— dice le forze industriali della Francia, dell'Italia, dell'Inghilterra, e del Belgio, ossia le forze industriali dell'Europa. — i capitali, ed il senno pratico del secolo nostro.

Ma ci si dica di grazia, i capitali necessari alla costruzione della via ferrata delle Puglie, non vengono a spendersi in queste provincie meridionali d'Italia?

Noi non abbiamo tali fabbriche di ruotaie, di locomotive, di wagons, da poter fornire tali cose direttamente noi stessi, e bisogna bene che questi oggetti tutti vengano dall'estero — E lo stesso avverrebbe se il concessionario fosse un nazionale — Noi vogliamo valutare l'importo di queste cose ad 1|3 della spesa totale. Gli altri 2|3 dovranno spendersi in lavori di terra ed in opere di fabbriche.

Non saranno i nostri operai ed i nostri fabbricatori quegli che saranno impiegati in queste opere?

Se si terrà conto che il prezzo di tutt'i movimenti di terreno, l'acquisto di tutt'i materiali per costruzione, la spesa di tutt'i trasporti, il costo in fine di tutta la linea delle vie ferrate pei 2|3 della sua spesa, si risolve tutto in compenso di mano d'opera di nostri concittadini, in profitto dei piccioli capitali del paese, noi ci convinceremo che il capitale necessario alla costruzione delle strade ferrate andrà distribuito fra i nostri operai, i nostri commercianti, e gli esercenti di tutte le arti ausiliarie della industria.

Quando dunque si declama contro la concessione fatta ad uno straniero, non si parla dello interesse generale dell'ex regno che rimane sempre lo stesso; ma vuole esprimersi un'altra idea più ristretta, un'idea neppur di consorteria, ma tutta individuale: Si vuol dire in altri termini, *perchè accordare la concessione al sig. Talabot, e non a me?*

La risposta è facile: perchè le borse di Parigi, di Londra, di Brusselles ec., credono a Talabot, a Galiera, a Salamanca, a Blount, a Buddicom, a de Lahante, a Parent ec. ec., e non credono a voi — Potreste voi uomo quidam, qualunque sia la vostra probità ed il vostro ingegno, sottoscrivere un prestito di 500 milioni di franchi? Voi non avreste certamente questa pretensione — Eb-

bene io vi dico che lo stesso è delle vie ferrate — Voi non potreste esser mai un vero Concessionario.

Voi potreste rivendere la vostra concessione a Talabot, de Lahante ec., riceverne in cambio un dritto di mezzania. Ma qual dritto avreste voi a questo favore, sopra gli altri 24 milioni di abitanti di cui l'Italia si compone?

3. I petizionari biasimano il tracciato delle linee concesse; biasimano le due linee di congiungimento, della gran linea delle Puglie sull'Adriatico colla città di Napoli.

Di questa loro dissapprovazione essi non adducono alcun motivo, mostrandosi così affatto estranei alla materia che imprendono a trattare — Così sfornita come è di ogni ragionamento, le loro osservazioni non meriterebbero risposta; nondimeno per l'intelligenza del pubblico, per l'intelligenza dei lettori di buona fede, noi consentiamo volentieri a spiegare le ragioni delle linee adottate.

Una rete di vie ferrate nell'ex reame di Napoli deve proporsi tre scopi distinti.

1. Agevolare il commercio interno di queste provincie;

2. Porre in comunicazione la più breve e diretta possibile, l'Adriatico col Tirreno;

3. Porre in comunicazione il mezzo giorno dell'Italia coll'Italia superiore.

Le sole pianure che noi abbiamo in queste nostre provincie meridionali sono quelle delle tre Puglie. In esse sono le più popolose e civili città dell'Italia meridionale; da quelle regioni noi otteniamo i più ricchi e copiosi prodotti della nostra industria agricola, come gli olii, i vini, i grani, le mandorle, i formaggi, le lane, ed i bestiami. Porre tutt'i diversi centri di popolazione e d'industrie di quelle provincie in diretta e celere comunicazione fra di loro, è un'idea che si presenta spontanea alla mente di tutti gli uomini, tanto più quando quella gran linea adriatica, ricongiungendosi colla centrale italiana, presenta il doppio vantaggio di servire al commercio interno di quella regione, e di porla in comunicazione col resto d'Italia e dell'Europa.

Certamente se questa grande arteria dell'ex reame avesse potuto esser tracciata percorrendo una linea centrale; una linea ugualmente distante dall'Adriatico e dal Tirreno; una linea che cominciando dal gran Sasso d'Italia presso Aquila, e passando nel centro del continente Napoletano, ne avesse seguito l'andamento sino alla cima di Aspromonte, ed al Capo delle Armi da una parte, e sino al capo di Leuca dall'altra; questa linea sarebbe stata la migliore. Ma i due mari sono sventuratamente (o avventurosamente) separati dalla catena degli Appennini, e le vie ferrate non possono seguire l'andamento delle valli e le cime dei monti; quindi la natura ci ha costretti a situare il tronco principale delle nostre vie ferrate a' piedi delle gronde orientali dei nostri monti, perchè da quel lato solo le spiagge si aprono in vaste pianure.

Ritenuta così la linea dell'Adriatico come inevitabile, rimaneva a stabilirsi i congiungimenti di essa colla città di Napoli e col Tirreno; e questi congiungimenti andavano studiati sotto il doppio rapporto del commercio interno, e del commercio esterno.

E' falso che nessuno studio abbia preceduto la concessione in discorso.

Sin dall' anno 1856 il passato Governo ordinò lo studio di una via la più breve, la più facile, e la meno dispendiosa, per porre in comunicazione l'Adriatico col Tirreno, e raccogliere così tutt' i vantaggi del ricchissimo commercio d' Oriente.

Noi non nomineremo le persone, ma è generalmente noto che gli studii all' uopo furono fatti per comando superiore da due ingegneri dei ponti e strade, i quali indicarono come a tutti preferibile il passaggio per le valli del Sele e dell' Ofanto.

Fu sulle indicazioni dei detti uomini di arte, e di altri personaggi che erano creduti molto competenti in queste materie, che fu proposta la linea da Napoli a Barletta, la quale fornì la prima idea della concessione accordata al sig. d' Angiout, da Napoli a Taranto.

E se noi non fossimo decisi a tacere delle persone, rammenteremmo che questa linea stessa fu in quel tempo favorita e patrocinata, da chi oggi se ne è fatto il più violento oppositore.

Quando poi nell' anno 1860, si trattò della concessione al signor de Delahante, la commissione istituita per l' oggetto riesaminò il detto tracciato e lo adottò, e solamente, poichè il passaggio per le valli dell' Ofanto e del Sele richiedeva implicitamente un secondo passaggio dalla parte degli Abruzzi, mise in discussione, se per ragioni di sola economia non convenisse meglio un passaggio unico, più centrale fra Napoli e Foggia, per le valli del Volturno del Calore del Tammaro e del Celone — Ed a questo proposito ci si permetta di riportare testualmente le parole della citata commissione.

« Ha considerato (la commessione) che la linea dal Tronto ad Otranto « con diramazione sopra Taranto è naturalmente indicata dalla situazione geo« grafica del regno, e dalla situazione topografica delle provincie situate sulle « rive dell'Adriatico.

« Questo andamento di via ferrata avrebbe il quadruplo vantaggio, cioe:

« 1. di porre in comunicazione fra di loro le Puglie, e la parte orienta« le degli Abruzzi:

« 2. di prendere le provvenienze dell' oriente non sopra un punto deter« minato, ma su tutt' i porti che sono situati alla estremità meridionale delle « Puglie:

« 3. di congiungere le nostre provincie con la grande centrale Italiana, che « da Bologna per Ancona si prolungherà sul Tronto:

« 4. di aprire una via al commercio di Oriente per le più interne e set« tentrionali contrade dell'Italia, e quasi diremmo dell'Europa.

« E quando due passaggi a traverso gli Appennini venissero a ricongiunge« re, quasi diremo, i punti estremi di detta linea colla città di Napoli e quin« di col mar Tirreno, è facile il rilevare gl' immensi vantaggi che ne ridonde« rebbero, non meno pel regno in generale, e per la città di Napoli in parti« colare, ma ancora a tutto il commercio fra l'Oriente e l'Europa.

« La Commessione quindi non ha esitato, e non esita un momento per « pronunziarsi a favore di queste linee proposte, e di raccomandarne la presa in « considerazione al real governo, sotto il rapporto industriale. Ma sotto il rap- « porto economico rimarrebbe sempre ad esaminarsi se convenga adottare un « solo passaggio a traverso gli Appennini, scelto in un andamento più centra- « le, quale sarebbe per esempio quello per le valli del Volturno, Calore, Tam- « maro, e Celone ».

Finalmente la Commessione istituita sotto il Ministero del sig. de Vincentiis, riconosceva anch'essa la convenienza della linea per le Valli del Sele e dell'Ofanto — Che se poi consigliava rivolgerla per Venosa e Spinazzola in vece di prolungarla verso Barletta, quest' aberrazione va interpetrata per il desiderio di uno dei componenti che voleva menar la strada a Barile.

Quando dunque si tratta di ricongiungere l' Adriatico al Tirreno, e le Puglie a Napoli, la sola quistione, che è lecito di esaminare in buona fede, è, se vi debbono essere uno, o due passaggi — Le ragioni di economia potrebbero forse consigliare la prima idea, sebbene rimarrebbe sempre a vedere se le spese di quell' unico passaggio, non bilanciassero le spese dei due passaggi uniti.

Ma le ragioni di convenienza nello interesse del commercio, tanto interno che esterno, stanno tutte a favore dei due passaggi a traverso gli Appennini.

Di fatti quando una sola linea unisse Foggia a Napoli, bisognerebbe da Ancona correre prima a Foggia e poi a Napoli — E lo stesso si dica per chi viene da Otranto — E questa comunicazione unica non gioverebbe che alle sole provincie di Principato Ultra, Terra di Lavoro e Capitanata, lasciando privi dei benefici delle vie ferrate tutte le altre provincie del Regno.

Or quando si esclude l'idea dell'unico passaggio, tutte veggono la necessità di provvedere coll'uno di essi più direttamente alle pervenienze del Levante, ed al commercio di Terra di Otranto, e di Terra di Bari; e coll'altro di provvedere alle convenienze del commercio coll'Italia superiore e coll'Europa in generale; non che alle comunicazioni degli Abruzzi con Terra di Lavoro e la provincia di Napoli — Tutti veggono la necessità di allontanare il più che è possibile le due linee di comunicazione, non solamente per abbracciare ed intersecare un maggior numero di provincie, ma benanche di rendere possibile un terzo passaggio diretto per Foggia, qualora le condizioni economiche del paese e l'esperienza lo dimostrassero necessario.

Nessuno uomo tecnico potrebbe rivocare in dubbio l'opportunità dei due passaggi conceduti al sig. Talabot, quando si considera che per l'uno di essi è traversata la provincia di Principato Citra, l'altra del Principato Ultra, e l'altra di Basilicata congiungendole tutte con le Puglie e con Napoli, con l'Adriatico, coll'Jonio, e col Tirreno; e per l'altro per la valle di Roveto dell'Aterno e della Pescara sono traversate le provincie di Terra di Lavoro e dei tre Abruzzi, messi così in comunicazione con Napoli e con la centrale Italiana, coll'Adriatico e col Tirreno.

Ma in ogni ipotesi è con molta leggerezza, che i petizionari si permettono.

di dire, che queste linee sieno state adottate senza studi precedenti, imperciocchè le valli del Biferno e del Sangro furono in varî tempi studiate ritenute e rigettate, e la Valle di Roveto dell' Aterno e del Pescara si trova fin dall' anno 1833 raccomandata, come un grandissimo mezzo di comunicazione, dall'illustre defunto Cav. Carlo Afan de Rivera, che in quel tempo con tanta lode sosteneva il carico di Direttor Generale di Ponti e Strade.

4. Si dolgono gli autori della petizione che sia stata accordata la garenzia del 6 per 100 e l'ammortamento in ragione del due per 100; e questa ultima cifra è servita di argomento a tutte le mal fondate declamazioni della stampa.

A questa ultima obbiezione relativa al fondo di ammortizzamento, noi non potremmo meglio rispondere, che con le parole del giornale l'Italia, il quale nel suo numero 131, del 12 giugno 1864, si esprime così:

« I promotori della petizione menano grande scalpore per le condizioni ac-« cordate alla compagnia Talabot. Essi pretendono che le sia stato garentito il 2 « per 0|0 per l'ammortamento del capitale. Essi sanno meglio di noi che il fondo « di ammortizzamento accordato alla Compagnia è del due per mille, ma pro-« fittano di un errore di stampa di alcuni giornali per commovere la opinione « pubblica, e nascondere le mire d'interesse privato col manto del bene pubblico. »

Quanto all' interesse poi, noi ci limitiamo a rammentare, che il prezzo del servizio dei capitali, è unicamente regolato dalla dimanda e dall'offerta, le quali sono indipendenti dalla volontà degli uomini.

Il prezzo delle rendite pubbliche, e l'esempio di tutte le contrattazioni anche private, dimostra abbastanza, che per le condizioni dei tempi la ragion degl' interessi in Europa è aumentata. Non è dunque dell'interesse che bisogna disputare, ma solamente resta a sapere, se convenga costruir oggi le vie ferrate Napolitane, ovvero rimetterne l'attuazione al tempo avvenire. Noi non crediamo che le condizioni presenti possono essere migliorate sotto questo rapporto in un avvenire molto prossimo. Ed osiamo credere in vece che se si lascerà passare questa occasione, noi dobbiamo rassegnarci a viaggiare a piedi come siamo stati costretti di fare finora.

5. Speciosissima poi è l' opposizione, che i petizionarî fanno contro la brevità del tempo, entro il quale la compagnia Talabot si è obbligata di compiere i principali tratti della via a lei concessa.

E prima di combattere i suoi argomenti, vogliamo rettificare un fatto. Nella petizione si legge, che la Francia, malgrado le sue immense risorse, non ha osato costruire in un anno più di tre in quattrocento chilometri, ossia da 160 a 200 miglia di strade ferrate.

Ci permettono i Sottoscrittori della petizione di dir loro che questa citazione è falsa. La Francia nell' anno 1857 ha eseguito 1266 chilometri di vie ferrate, nell'anno 1858 ne ha costruite 1446 chilometri, cioè circa miglia 800, e negli anni 1854. 55. e 56 ne ha eseguiti 2200 chilometri circa, cioè circa miglia 1200.

Ma stranissime poi sono le conseguenze che nell'interesse della prosperità del

popolo, e delle provincie meridionali in generale, i nostri contraddittori traggono dall' incarimento del salario, che seguirebbe la spesa di un così grosso capitale nel giro di pochissimi anni.

E' la prima volta che ci avviene di sentire annoverato fra le pubbliche calamità l'aumento del salario degli operai. E pure chi non sa che lo scopo della politica, della morale e della religione, è il ben essere delle infime classi del popolo? Chi non sa che tutta la legislazione umana e divina tende a questo pietoso ufficio? Noi preghiamo i nostri oppositori a considerare, che la ricchezza individuale è determinata dal capitale, che ciascuno individuo possiede; che il capitale non è altro, che l'economia annuale che ciascuno fa sulla sua rendita; che la rendita dell' operaio consiste nel salario. A misura dunque che il salario aumenta, non solamente si aumentano i godimenti e quindi il ben essere degli operai, ma diviene anche possibile quella picciola accumulazione che costituisce il primo capitale dell'operaio, e che segna l'epoca della civiltà e della moralizzazione delle classi infime. Certamente l' aumento del salario generato da una dimanda straordinaria ed inattesa di lavoro, aumenta in generale tutte le spese di produzione di tutte le singole industrie. Ma per la ragione stessa, il prezzo di tutti i prodotti si aumenta in proporzione, ed in questo incarimento generale di tutti i servizi produttivi della industria umana, sta appunto l'aumento della ricchezza individuale e generale, delle persone e della Società.

Vi è stato un tempo in cui la miseria e l'avvilimento delle infime classi del popolo, costituivano lo scopo, se non della legislazione, al meno della politica dei Governi. Ma questo tempo è passato. Si è cercato di predicare una dottrina, per la quale adulando le passioni di queste stesse infime classi, si è tentato di mutare l'ordine naturale ed essenziale delle Società civili; queste dottrine sono discreditate; ma il buon senso, la ragione e la morale, si accordano del pari a consigliarci di accettare, come un dono della Provvidenza, tutte le occasioni per le quali le infime classi del popolo possono migliorare la loro condizione col lavoro.

6. Noi non parleremo del premio di tre milioni promesso alla Società Talabot, qualora riesca a compiere i lavori pel tempo stabilito dal contratto. Quel premio è controbilanciato da una multa nel caso di non adempimento, e chiunque è per poco iniziato nelle difficoltà che debbono incontrarsi per compiere in diciotto mesi oltre 150 miglia di strade ferrate, sa bene, che ci è maggior probabilità, per la Compagnia, di pagar l'ammenda, che di guadagnare il premio.

7. Non ci occuperemo a difendere il Governo contro l' accusa, di avere fatta eccezione al principio sancito nella Legge del 20 Novembre 1859, assolvendo dalla compartecipazione agli utili ove sorpassava il dieci per cento. Nè tampoco ci tratteremo a parlare del prestito dei trenta milioni di franchi promessi alla Compagnia; perchè tutte queste facilitazioni non rappresentano altra cosa, che il prezzo a cui la Compagnia ha consentito di assumere l' impresa.

8. I redattori della petizione trovano esorbitante l' avere autorizzato i Concessionari a costituire il Capitale Sociale con 2|3 di obbligazioni ed 1|3 di azioni.

Così facendo essi mostrano d'ignorare quale sia la differenza fra le obbligazioni che una società privata emette sul proprio credito, e le obbligazioni di cui un Governo garentisce l'interesse.

Le prime sono un debito della Società il cui capitale è rappresentato dalle azioni. E' chiaro che in questo caso le obbligazioni, che sono il debito, non possono rappresentare un valore maggiore delle azioni che costituiscono il patrimonio del debitore. Certamente chi possiede un patrimonio di cento mila franchi, non può ipotecarlo per una somma di dugentomila franchi. Nel modo stesso una società industriale che avesse un capitale di cento mila franchi in azioni, non potrebbe garantire un valore di dugento mila franchi di debito, rappresentato da obbligazioni. I Governi che sono chiamati ad esaminare gli Statuti delle Società industriali, per esercitare un ufficio di tutela di tutti gl'interessi, non potrebbero approvare in principio l'assurdo che le obbligazioni potessero rappresentare un valore maggiore delle azioni, o di poco minore.

Ma nella specie il caso è tutto affatto diverso. Quando si tratta di un'intrapresa di strada ferrata, nella quale l'interesse del capitale speso è garentito dallo Stato, il capitale sociale consiste, non già nelle azioni, ma nella strada, ossia nel valore de' lavori stradali; e questo capitale è rappresentato indistintamente dalle azioni e dalle obbligazioni. In questo caso le obbligazioni non sono un debito ipotecato sul valore delle azioni, ma bensì un debito ipotecato sul valore della via ferrata, i cui interessi sono garentiti dallo Stato; e questa distinzione fra azioni ed obbligazioni, è una distinzione metodica e formale, che non muta, nè accresce la cautela de'possessori delle obbligazioni. Di fatti allorchè l'interesse è garentito, e questa garentia è espressa dal bollo che il Governo pone indistintamente su i titoli delle obbligazioni, e delle azioni, l'interesse del portatore delle obbligazioni è tanto garentito, quanto quello del possessore dell'azione. Che importa dunque di sapere quale proporzione è serbata fra le obbligazioni e le azioni?

Non è dunque nell'interesse de'possessori delle obbligazioni, che è stata fissata nella concessione Talabot una proporzione, tra le obbligazioni, e le azioni, ma bensì nell'interesse dello Stato — Quale può essere questo interesse dello Stato?

Esso ne ha due ben distinti; l'uno come parte contraente, l'altro come Governo.

Come parte contraente, lo Stato ha interesse che l'intrapresa sia condotta a termine; e prende le sue precauzioni, perchè essa non venga interrotta e compromessa per fallimento della Società — Quindi ha il dritto di esigere, che oltre al capitale, che la Società può procacciarsi, vendendo le obbligazioni, esista nelle mani della Società un capitale, che le appartenga, che essa abbia interesse di impiegare con profitto, e che possa far fronte alle perdite, che possono essere l'effetto della negoziazione delle obbligazioni.

Difatti il Governo consente a bollare le obbligazioni sino alla concorrenza del valore effettivo de' lavori eseguiti — Ma potrebbe benissimo avvenire, che le obbligazioni perdessero di valore, cioè, che la Società non riuscisse a ven-

derle, che per un prezzo minore del loro valore nominale — In questo caso, quando la Società non possedesse un capitale proprio, indipendente da quello che può procacciarsi con la vendita delle obbligazioni, come potrebbe proseguire l'impresa?

La proporzione dunque tra le azioni e le obbligazioni, nel contratto di concessione in disamina, non è che un aumento di cauzione — E quando essa è fissata al terzo del capitale, si trova di aver raggiunto il massimo limite adottato dalla pratica de'Governi in Europa.

Un altro interesse ha lo Stato nel fissare la proporzione, tra le azioni, e le obbligazioni; interesse di un ordine tutto governativo — Quello di dividere le perdite, ed i guadagni dell'intrapresa fra il maggior numero di persone possibili.

In ogni intrapresa, la meglio calcolata, vi è sempre un'alea a correre — I dritti del possessore di obbligazioni si limitano all'interesse del capitale — Egli non ha nulla a temere, ma neppure nulla a sperare, quando ha riscosso l'interesse del suo capitale.

Tutta l'alea della speculazione si corre dagli azionisti, e la prudenza governativa consiglia di diminuire le grandi catastrofi, e di favorire le associazioni, nelle quali le perdite e gli utili delle imprese siano divisi fra molti.

Ma anche in questo caso, la pratica e gli esempi debbono servire di norma; e la proporzione adottata nella concessione Talabot è quella più generalmente invalsa ni Europa.

9. Nella petizione si biasima il convenuto dell'articolo 4. del Cap. 2. col quale viene accordata al Concessionario la garentia dell'interesse anche sul tratto di via ferrata da Napoli a Salerno, già costruito dalla compagnia Bayard, ed oggi comprato dal sig. Talabot.

Per verità noi non comprendiamo, non diremo l'importanza, ma neppure il senso di questa osservazione.

Se il sig. Talabot avesse cominciato a costruire la sua strada da Napoli, il Governo sarebbe stato tenuto a garentire l'interesse del capitale speso pel tratto di via da Napoli a Salerno?

Ed in questo caso, che cosa sarebbe divenuto della strada Bayard, fra detti due punti estremi?

Quando dunque il Governo limita la garentia dell'interesse alla somma effettivamente spesa dal sig. Talabot per l'acquisto del detto tratto, e salva così dal fallimento immeritato la Compagnia Bayard, ed accelera nel tempo stesso l'attuazione del servizio della nuova linea, in che nuoce agl'interessi del tesoro pubblico, o quali nuovi favori è venuto a concedere al sig. Talabot?

Si è detto anche a questo proposito che ricadendo al Governo la proprietà della strada fra 50 anni, era enorme di concederla da ora per 99 anni al sig. Talabot.

Si è detto che enorme era la garentia del 6 per 0|0 per un tratto di strada, che attualmente non rende il 2.

Si è detto anche che valeva meglio far cominciar la linea del Sele e dell'Ofanto da Salerno, risparmiando così la garentia del tratto da Salerno a Napoli.

Si è detto che valeva meglio prolungare per Salerno la strada regia ferrata, che da Sarno corre verso San Severino.

Prima di tutto noi osserveremo che la strada Bayard ricade al Governo non dopo 30 anni, ma dopo 62 anni. Ed anche per questo tempo il Governo è costretto a pagare per contratto la somma di Duc. 15,000 l'anno, e poi il valore del materiale mobile.

Inoltre che confronto può esservi, fra la rendita del tratto di strada tra Napoli e Salerno, che oggi ne percepisce la Compagnia Bayard, e la rendita che se ne ricaverà nel giorno in cui essa diventa un tratto della strada delle Puglie?

Oggi la rendita di quel tratto di strada dipende unicamente dal movimento che esiste fra Salerno e Napoli; ma quando essa farà parte della strada delle Puglie, la sua rendita dipenderà dal movimento che avrà luogo fra l'Oriente e l'Occidente; fra sette provincie dell'ex regno, e Napoli.

Se vi è un tratto di strada pel quale la garentia del Governo è efimera ed illusoria, è appunto il tratto fra Salerno e Napoli.

Nè potrebbe concepirsi il lasciare questo tratto fuori della Concessione Talabot, quando si considera che esso non è fatto per reggere all'immenso traffico che vi affluirebbe per mezzo delle strade di Puglia, senza subire prima tutti quei miglioramenti che sono richiesti per accrescerne la solidità, e senza essere dotato di una stazione abbastanza grande, per servire di stazione centrale.

L' idea poi di prolungare a Salerno la linea di Sarno è tale da non esser messa neppure in disamina — Primieramente perchè è assurdo il dirigersi verso Capua per andare a Salerno — Secondariamente perchè sarebbe impossibile di avere un tratto comune da Napoli a Cancello, per servire le linee delle Puglie, degli Abruzzi, e di Roma.

Per rendere possibile nella pratica questo sistema, il detto tratto da Napoli a Cancello non dovrebbe essere costruito solamente a doppio binario, ma bensì a quattro e forse a sei vie di ferro. Ciò che vorrebbe dire rifarlo tre volte, e per una lunghezza, se non maggiore, quasi uguale al tratto da Napoli a Salerno.

Sventuratamente in tutte le quistioni amministrative del giorno, noi incontriamo sempre lo stesso inconveniente; l'interruzione di ogni specie di tradizione negli affari — Se gli uomini chiamati a discutere dei gravi interessi dello Stato si fossero data la pena di consultare gli antecedenti, avrebbero trovato che la quistione che ora trattiamo è stata già trattata — E' stata trattata nel 1856, in occasione della Concessione data al sig. d' Agiout — In quella occasione vi fu chi propose di costringere il sig. d' Agiout di congiungere la linea di Taranto a S. Severino, e ciò nel fine di porre in valore la strada regia, la quale non rendeva che l'uno per cento.

Ma quella ricongiunzione fu dimostrata dispendiosa ed inopportuna.

Ora si ricomincia la stessa disputa, come se questa idea nascesse oggi per la prima volta.

10. Nulla diremo intorno alle osservazioni sull'articolo 10mo del Capo 3. della Concessione, col quale i petizionari deplorano l' obbligo assunto dal Governo in termine della concessione di pagare il lavoro del materiale mobile, strumenti, utensili, ed approvigionamenti — Il valore di quella obbiezione cade da se; imperciocchè gli autori della petizione credevano, che il fondo dell'ammortizzamento avesse rimborsato il capitale speso, nel termine di 23 anni — Ed in questa ipotesi *ragionevolmente* osservavano, come rimborsato il capitale, nulla fosse dovuto pel materiale mobile in termine della concessione — Ma ora che *l' errore* nel quale essi erano sul fondo di ammortizzamento è stato corretto; ora che essi sanno, che il capitale non è rimborsato, che nel corso di 99 anni, per essere coerenti a loro stessi, dovrebbero trovar giusto il contenuto dell' articolo in discorso.

E non di meno per amor della verità noi dobbiamo confessare che niuna attinenza è tra il fondo di ammortizzazione, ed il contenuto dell'articolo in esame — Il patto che i petizionari biasimano trovasi scritto in tutt'i capitolati per le concessioni di strade ferrate fatte in Europa — Esso è stabilito per evitare l'inconveniente, che i concessionari, al termine della concessione, non lascino il materiale mobile in tale stato di degradazione, da impedire la continuazione dell'esercizio della strada, e da costringere il Governo alla ingente spesa, che richiede la ricostruzione di tutto intero il materiale mobile di una strada — L'esperienza e la prudenza amministrativa che ha suggerito questo patto in Francia, in Inghilterra, nel Belgio, in Germania, in Olanda, nelle Spagne, e nelle Russie può bene servir d'esempio e giustificare l'adozione d'un patto identico, per le ferrovie dell'Italia meridionale.

« 11. Coll'articolo 24 del capitolo 5. il Governo si obbliga per dieci anni a non concedere alcun' altra linea che possa formare diramazione o prolungamento a quelle date alla società Talabot, senza il beneplacito della società stessa » — Così si esprime la petizione a pagina 6.

Ci duole dover dire che la citazione dell'articolo 24 del capitolo 5. è falsa — Eccone le parole testuali.

« Articolo 24. Decidendo il Governo di costruire o di concedere nuove linee di strade ferrate, sia come diramazione di quelle comprese nella presente « concessione, i Concessionari godranno il dritto di preferenza durante il periodo di dieci anni, a partire dalla data del presente capitolato, sempre che dichiarino di accettare le condizioni proposte da altri offerenti, entro quattro « mesi dal giorno in cui queste loro saranno state notificate ».

Da queste parole si rileva, che se un dritto di preferenza è stato accordato, non è esatto il dire, che in forza di quell'articolo la costruzione delle nuove vie ferrate dipende dal beneplacito dei Concessionari.

Ma quel dritto di preferenza è esso giusto?

Noi lo troviamo scritto anche nel capitolato stabilito col cessato governo, in data 24 agosto 1860, e non esitiamo un momento a dichiararlo conforme alla equità — Imperciocchè trattandosi di concedere le linee di prolungamento,

e di diramazione, al prezzo stesso offerto da altre compagnie, stipulare una preferenza rispetto ad una compagnia già esistente, non offende in nulla, nè l'interesse pubblico, nè la giustizia.

12. Si dolgono i petizionari che le spese della nuova stazione centrale di Napoli, siano messe metà a carico del sig. Talabot, metà a carico dello Stato, come proprietario della via ferrata da Capua a Ceprano.

Noi possiamo assicurare, che la via di Ceprano è stata venduta, e che il compratore subentra a tutti gli obblighi del Governo.

13. Sul contenuto dell' articolo 27 del capitolo 5. la petizione si esprime così.

« Nell'articolo 27 accorda alla società la facoltà di creare stabilimenti, of-
« ficine, acquistare ed esercire miniere di ogni specie, boschi e selve — A tanti
« privilegi quale altra cosa manca? — E questo il rimedio che si apporta al
« miserando stato dei nostri boschi, e delle nostre selve, mettendole a piena di-
« sposizione altrui » ?

Per verità è questa la prima volta che udiamo dire che vi sia bisogno di una concessione o di un privilegio del Governo per creare stabilimenti ed officine; per acquistare ed esercire miniere di ogni specie, boschi e selve.

Il Governo non ha certamente coll'articolo 27 rivocate le disposizioni delle Leggi forestali; che cosa vogliono dunque dire le apprensioni dei petizionari nel veder messe le nostre selve a piena disposizione altrui?

Noi domandiamo scusa a'nostri lettori di averli obbligati a seguirci nell' esame di quistioni così aride, ed oseremo dire anche frivole. Non siamo noi che abbiamo impicciolita la quistione; noi siamo stati obbligati a trattarla nei termini in cui essa veniva proposta da'nostri contradittori — Ma la quistione è di ben altra importanza — Si tratta di sapere, se le provincie dell' ex reame di Napoli debbono divenire parte di Europa, o rimanere tuttavia separate dal gran consorzio della civiltà moderna.

Si tratta di sapere, se debbono ancora essere soffogate qui fra noi tutt' i germi fecondissimi di civiltà e di ricchezza di cui il Signore Iddio ci è stato largo; ossia, se dobbiamo continuare ad essere gl'Iloti del Mondo.

E' su questa questione che il Parlamento Nazionale è chiamato a pronunziarsi; ed è dalla sua risoluzione che dipenderà il giudizio su' nostri futuri destini.

Tutte le opinioni politiche sono rispettabili, e noi che reclamiamo la tolleranza delle nostre, non osiamo trattare la quistione politica delle strade ferrate, per non offendere le convizioni altrui.

Ma tutti gli uomini onesti, tutt'i buoni cittadini debbono volere il progresso morale, intellettuale, ed industriale del paese. Chi lo avversa in un modo qualunque, noi non esitiamo a dirlo, è un nemico pubblico.

La quistione delle vie ferrate è oggi nelle condizioni stesse in cui era il 24 agosto 1860. — Essa non ha fatto un passo di più.

Le condizioni della concessione de Lahante sembravano allora tanto enormi, quanto sembrano ora quelle della concessione Talabot.

La colpa era del tempo.

La Commissione di quel tempo nel presentare il suo rapporto al Governo del Re, conchiudeva così:

« La Commissione non ha nulla trascurato per ottenere una riduzione qua-« lunque nella cifra dell' interesse assicurato, come anche una riduzione nel prezzo « di Duc. 135,000 a miglio: ma il sig. de Lahante è stato irremovibile. Certa-« mente per regola generale bisogna astenersi dal comprare ciò che è caro. Se « ora che la nostra rendita è discesa al di sotto della pari, il concorso dei capi-« tali richiede un interesse anche maggiore del 5, non è necessario essere nè un eco-« nomista, nè un uomo di governo, per comprendere, che se noi siamo dispo-« sti ad attendere che le condizioni dell'Europa si mutino in meglio; che la no-« stra rendita riprenda l'antico suo prezzo, ci sarà facile procacciarci i capitali « con sacrificì minori.

« Ma se il Governo, per ragioni di alta politica, crede di non poter pospor-« re i beneficì di un'opera tanto attesa, e tanto sperata, questa considerazione « può dominare la quistione di semplice economia, e noi possiamo, senza biasi-« mo, incontrare i maggiori sacrifici che sono la conseguenza della necessità dei « tempi.

« Ma a quest'ordine di considerazioni governative la Commissione è perfet-« tamente estranea; ed essa ha sciolto il suo debito, quando à dichiarato, come « dichiara, di considerare le cifre richieste dal Concessionario, come alte, para-« gonate alle condizioni normali del mercato Europeo; ma non come intollera-« bili, paragonate alle presenti condizioni delle cose, e dei tempi. »

Così si esprimeva la Commissione Napolitana nel suo rapporto in data 16 agosto 1860; ed il Governo del Re sottoscriveva il contratto col sig. de Lahante n data 24 del mese stesso.

Noi invitiamo il Parlamento Nazionale Italiano a considerar bene questi fatti prima di risolvere.

Napoli Giugno 1861.

Tipografia del Messaggiere Napolitano